

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 15732

30 maart 2016

Op- en afvaartregeling Antwerpen, GNB beheersgebied

Bass nr. 024 – 2016
Vaarweg: GNB beheersgebied
Omschrijving: Op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen
Ref: Bass 025-2015, 109-2015 en GB 02-2015 en GB 03-2015

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit publiceert hierbij de in bijlage gevoegde Gezamenlijke Bekendmaking:

Nr. 03-2016 Op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen

Deze bekendmaking wordt in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad geplaatst.

Vlissingen, 21 maart 2016

De Rijkshavenmeester Westerschelde,
namens deze,
Het Nederlands Diensthoofd GNA
H.J.M. Adan

De Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust,
namens deze,
Het Vlaams Diensthoofd GNA
B. Vanmeensel

Deze bekendmaking kan worden gedownload op www.vts-scheldt.net



Gezamenlijke Bekendmaking, nr. 03-2016, op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen

Op- en afvaartregeling voor schepen met een marginale diepgang of een lengte vanaf 300 meter naar en van Antwerpen

De Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde en de Vlaamse Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust maken bekend:

Dat de evaluatie van de proefvaarten (telkens op- en afvarend naar en van Antwerpen) met het type containerschepen met een lengte van 395,4 meter en een breedte van 59 meter is uitgevoerd.
Dat de nautisch-technische vertegenwoordigers van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de betrokken Nederlandse en Vlaamse overheidsdiensten, de beide loodsdiensten, het Havenbedrijf Antwerpen en overige actoren in de nautische keten werden geconsulteerd en hier een positief oordeel over hadden.
Dat eind mei 2016 de Kieldrechtsluis in gebruik genomen wordt.
Dat gelet op artikel 54 van het Nederlandse Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, alsmede gelet op artikel 47 van het Belgische Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde en artikel 26, paragraaf 1, vierde lid van het Belgische Politie en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, de volgende voorschriften worden vastgesteld:

Algemene opmerkingen:
- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
- Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA, Coördinatiepunt Antwerpen wordt afgekort met CP.
- Het bevaren van het Scheldegebied door vermelde vaartuigen is onderworpen aan een Toelating tot Op- of Afvaart, uitgegeven door de GNA. De aanvraag dient gericht te worden naar: GNA-SCC@vts-scheldt.net.
- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeter en gelden in zoetwater op het riviertraject. Op het zeetraject wordt gerekend met een densiteit van 1.020 kg/m^3 indien het schip zijn maximale actuele diepgang in dit soortelijk gewicht schriftelijk opgeeft bij de aanvraag tot toelating.
- Alle scheepslengten en scheepsbreedten zijn uitgedrukt in meters en hebben betrekking op de lengte over alles en breedte op de mal.
- Door de GNA kunnen uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul, en/of op basis van de door HA aangeleverde informatie met betrekking tot problemen met de beschikbare capaciteit van een sluis en/of de beschikbaarheid van de ligplaats voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk op- of afvarende marginale/bovenmaatse schepen per getij.
- Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend ten opzichte van de meetpunten op het rivier – en zeetraject, via de route Vaargeul 1, d.m.v. WESP.
- Vanuit het Zandvliet-Berendrechtcomplex en de Kieldrechtsluis kan bij rijzend tij, met containerschepen afgevaren worden met een minimale kielspeling van 1 meter in de sluiskolk. Hiertoe wordt ten minste vier maal per jaar de Berendrechtsluis Zandvlietsluis en Kieldrechtsluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. SNMS via ENC-kaarten.
- In het Deurganckdok dienen alle schepen met een lengte groter dan 260 meter "head-out" af te meren. Op aanvraag kan, in uitzonderlijke gevallen, door de GNA in overleg met HA toestemming gegeven worden hiervan af te wijken.
- Met (FULL) SNMS wordt een door de GNA geaccepteerd navigatiesysteem bedoeld.

I. Schepen met een marginale diepgang

I.1. **Opvarende schepen vanaf 120 dm diepgang**
Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 7.

I.2. **Afvarende schepen vanaf 120 dm diepgang**
Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften6 tot en met 11.

I.3. **Schepen naar of van de Kallosluis vanaf een diepgang van 100 dm of meer**
Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften.
Voor de Kallosluis geldt een maximum toegestane scheepslengte van 275 meter een uiterste scheepsbreedte van 37,65 meter. Grotere afmetingen zijn enkel mogelijk mits schriftelijke toelating van de Havenkapiteinsdienst van de Haven van Antwerpen, afdeling Scheepvaartmanagement.
Aanvraag te richten naar: toelatingen.hkd@haven.antwerpen.be

II. Schepen met marginale afmetingen in lengte en/of breedte

II.1. **Schepen met een lengte vanaf 300 meter tot 340 meter en/of een breedte gelijk of groter dan 45 meter:**
Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 12 en 16.

II.2. **Containerschepen met een lengte vanaf 340 meter tot 360 meter:**
Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 16.

II.3. **Containerschepen vanaf 360 meter lengte en/of breder dan 51 meter, van die types waarvan de proefvaarten positief zijn geëvalueerd:**
Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 14, 16 en bijkomende voorwaarden C.1 & C.2.

III. Voorschriften

A) Algemene voorschriften voor alle marginale schepen (I en II)
   a) Bij een zicht van minder dan 1.000 meter op het zeetraject en/of minder dan 2.000 meter op het riviertraject wordt na overleg met de bedienende loods en het VBS-Nautisch diensthoofd, door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld.
   b) Voor elke op- of afvaart dient minimaal 6 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelaar of Steenbank of 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de GNA te worden gevraagd.
   c) Na onderling overleg met en akkoord van de GNA wordt bepaald binnen welke tijvenster de op- of afvaart moet gebeuren, en wordt door het Havencoördinatiecentrum Antwerpen (ACC) hieraan uitvoering gegeven.
   d) Voordat het schip daadwerkelijk ontmeert van zijn ligplaats achter de sluis wordt dit door de dokloods gemeld aan het Havenbedrijf met opgave van de diepgang. De diepgang dient ten behoeve van de GNA op juistheid gecontroleerd te worden en afwijkingen dienen aan de GNA gemeld te worden.
   e) Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet stipt worden opgevolgd.
   f) Bij de uitgifte van een toelating tot op- afvaart wordt voor bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreer eigenschappen uitgegaan van een manoeuvreersnelheid zoals genoemd in punt B 2 en B 9, voor containerschepen wordt gerekend met snelheden zoals genoemd in de bijlage §4. Voor de overige scheepvaart wordt gerekend met een snelheid van 12 knopen door het water. Indien een schip niet aan deze voorwaarde kan voldoen, kunnen bijkomende randvoorwaarden aan de op- of afvaart gesteld worden.
   g) Afhankelijk van Hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen er door de GNA in overleg met het VBS-Nautisch diensthoofd aanvullende voorwaarden worden gesteld.
   h) Door de GNA kunnen, na overleg met het VBS-Nautisch diensthoofd aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
   i) Planmatig afvaren, in relatie tot de tijpoort, in twee getijen is niet toegestaan.
   j) Het minimum toegelaten tijvenster is 60 minuten.

B) Bijzondere voorschriften
   1. De maximum diepgang bij opvaart:
      – naar de sluizen rechteroever is 155,6 dm.
      – naar de Kieldrechtsluis is 154 dm voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen. Voor containervaart zijn grotere diepgangen mogelijk;
   2. Voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen wordt zowel voor het rivier- als zeetraject gerekend met een snelheid van 12 knopen en wordt de volgende opvaart planning aangehouden:
      a) Diepgang minder dan 135 dm: deze schepen varen op, zowel bij eb en bij vloed, binnen hun tijvenster.
      b) Diepgang van 135 dm tot 145 dm: deze schepen varen op volgens tijvenster, tot aankomst CP ten laatste HW Prosperpolder.
      c) Diepgang groter dan 145 dm:
         a. Met bestemming sluizen Rechteroever varen deze schepen varen op met aankomst CP op HW Prosperpolder.
         b. Met bestemming Kieldrechtsluis varen deze schepen op met aankomst monding Deurganckdok 40 minuten na HW Prosperpolder. Na 6 reizen met dit soort schepen zal dit worden geëvalueerd.
   3. De volgorde van aankomst aan CP, volgens de havenplanning van het HA, wordt mede bepaald door de opgelegde RTA CP en wordt bij voorkeur voor de beloodsing in een opvaart volgorde vertaald en bekrachtigd door de GNA. De GNA zal hierbij rekening houden met overige vaart voor alle andere Scheldehavens teneinde gevaarlijke verkeerssituaties te vermijden.

4. Het schip wordt bij voorrang door de rededienst behandeld.
5. Het opvarende schip dient aan het begin van haar tijvenster haar reis aan te vatten. Hierbij wordt bedoeld dat het schip ten minste 60 minuten vóór het einde van haar tijvenster vertrokken is bij het loodsstation.
6. Na overleg met het VBS-nautisch diensthoofd en/of de bedienende loods en de GNA wordt het uiterste tijdstip van aankomst op de rede van Vlissingen door de GNA bepaald.
7. Het schip ligt bij voorkeur vooraan in de sluis, maar op een zodanige afstand van de sluisdeuren dat de sleepboten voldoende ruimte hebben om het schip adequaat te assisteren. Voor de rechteroever geldt dat schepen met een breedte vanaf 43 meter bij voorkeur via de Berendrechtsluis worden geschut.
8. Het schip dient bij voorkeur aan het begin van haar tijvenster te vertrekken en dient ten minste 60 minuten voor het einde van haar tijvenster slaags te zijn op de rivier.
9. Voor de afvaart uit het Zandvliet/Berendrechtcomplex en de Kieldrechtsluis geldt dat de maximum diepgang 145 dm is. Voor afvaart uit de Kieldrechtsluis kunnen grotere diepgangen worden toegelaten mits het schip voor elke individuele toelating een opgave doet van de actuele manoeuvreersnelheid op het riviertraject en op het zeetraject.
   Voor de containervaart worden grotere diepgangen toegelaten mits:
   a) De diepgang van 152 dm niet wordt overschreden.
   b) Een dergelijk schip voor elke individuele toelating een opgave moet doen van de actuele manoeuvreersnelheid door het water op het riviertraject en op het zeetraject.
   Voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen, is bij afvaart de maximale diepgang 140 dm. Voor deze schepen wordt op het riviertraject gerekend met een snelheid van 11 knopen en op het zeetraject met een snelheid van 12knopen. Van de 140 dm diepgang kan door de GNA afgeweken worden voor een individuele toelating mits het schip schriftelijk garandeert te kunnen voldoen aan de vereiste snelheden.
10. Schepen met een diepgang tussen 120 dm en 135 dm krijgen na het indienen van de aanvraag, zo vroeg als mogelijk een indicatief tijvenster vanuit de GNA.
11. De GNA zal een besluit over het tijvenster van een afvarend schip met een diepgang vanaf 135 dm, tussen 12 uur en 6 uur vóór vertrek van de ligplaats nemen.
    De GNA zal echter op vraag van het schip al vroeger indicatieve tijvensters vrijgeven.
12. Een tweede rivierloods is verplicht voor schepen met bestemming naar en vertrek uit de sluizen.
13. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie
14. Instructies aangaande scheepvaartontmoetingen:
    a) Op het zeetraject: zijn er voor de op- en afvaart geen beperkingen qua oplopen/kruisen.
    b) Op het riviertraject: voor de op- en afvaart moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele en het Nauw van Bath, ontmoetingen met de volgende vaartuigen worden vermeden:
       – Schepen die vallen onder de voorschriften van Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009 (grote gasschepen),
       – Bijzondere en buitennormale transporten,
       – Bovenmaatse schepen.
15. Bij een windkracht van meer dan 7 Bft. bij de Noordzee- en Europaterminal, sluizen of Deurganckdok, zal geen toestemming tot op- en afvaart gegeven worden.
16. Reisplanning voor de, in paragraaf II bedoelde schepen, bestemd voor de Noordzeeterminal:
    a) Voor de Noordzeeterminal ligplaats S 903 mogen schepen groter dan 300 meter enkel tijdens de vloed, tot 1 uur na hoogwater afmeren/ontmeren. Het is niet toegelaten af te meren/ te ontmeren van 1 uur na HW tot LW.
    b) De meerzijde wordt stééds bepaald door de bedienende loodsen, in functie van stroom, wind, verkeersbeeld, of andere nautische redenen. Er zal naar gestreefd worden om zo veel mogelijk head-out af te meren om het aantal zwaaimanoeuvres bij vertrek te beperken.
    c) Voor de ligplaatsen S 911 en S 907 kunnen de schepen te allen tijde afmeren en vertrekken volgens hun eventueel tijvenster.
       In functie van de meteorologische omstandigheden en of het verkeersbeeld wordt er naar gestreefd de schepen dusdanig te laten opvaren en/of vertrekken dat het doorgaande verkeer de minste hinder heeft van de zwaaimanoeuvre ter hoogte van de Noordzee terminal.
    d) Op de plaats waar het schip afmeert, vanaf de voorste tot en met de laatste te gebruiken meerpaal, mogen geen walkranen staan.

C) Bijkomende voorwaarden voor de op- en afvaart van de schepen genoemd in II.3
   Aan de op- en afvaart van de genoemde schepen zijn de volgende bijkomende voorwaarden verbonden:
   C.1. **Overzicht van de bijkomende voorwaarden**
   Maximum windkracht (gemeten aan de Zandvliet/Berendrechtcomplex of Kieldrechtsluis):

Bestemming/vertrek Berendrechtsluis of Kieldrechtsluis:
Zowel bij de opvaart als afvaart naar/van het sluizencomplex: 5 Bft.
Bestemming/vertrek Deurganckdok en Noordzeeterminal:
Opvaart: 6 Bft.
Afvaart: 7 Bft.
Maximum diepgang:
Bestemming/vertrek Berendrechtsluis
Opvaart: 155.6 dm.
Afvaart: 145 dm.
a) indien de Berendrechtsluis op streefdiepte is.
b) indien het vaartraject van in de Berendrechtsluis tot de loodskruispost op streefdiepte is.
c) indien door een grote diepgang of andere oorzaken langzamer gevaren wordt dan de in de bijlage onder §4 genoemde snelheden, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden.

Bestemming/vertrek Deurganckdok en Noordzeeterminal:
Opvaart: 155 dm.
Afvaart: 152dm.
Voor afvaren met een grotere diepgang kan de GNA toestemming geven indien het betreffende schip de maximale actuele diepgang in zeewater met een SG van 1020 schriftelijk opgeeft aan de GNA (GNA-SCC@vts-schedt.net).
Op traject Vlissingen rede – Antwerpen of v.v. streven naar:
– Een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 meter en de in dit artikel genoemde schip aan te houden boven boei 35 (varende in dezelfde richting). Er moet naar gestreefd worden om de opvaartvolgorde van schepen groter dan 300 meter voor Vlissingen Rede definitief vast te leggen.
– De loodsen van deze schepen worden door de rededienst met een aparte redeboot gewisseld en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied.
– De locatie en wijze van de loodswissel wordt ingegeven door nautische elementen als windrichting, verkeersdrukte, passagetijd Vlissingen rede, die kunnen verschillen van aanloop tot aanloop. Op eenvoudig verzoek kan dit door de bedienende loods wijzigen. Dit moet tijdig gemeld worden via de geëigende kanalen.
– Indien een schip niet "head-out"is afgemeerd in het Deurganckdok, kan het schip alleen van de vloed tot Hoog water vertrekken.
– Drie uur voordat het schip daadwerkelijk van zijn ligplaats vertrekt wordt dit gemeld door de Verkeerscentrale Zandvliet aan de GNA.

C.2. Sluitende afspraken te maken met de dienstverleners en partijen in de ketenwerking (zie bijlage 1)

IV. NIEUW AAN TE MELDEN SCHEEPSTYPES MET AFWIJKENDE EIGENSCHAPPEN, DAN DE IN I en II VERMELDE SCHEPEN.

Voor dergelijke schepen moet de betreffende rederij uiterlijk twee maanden voor de opvaart naar Antwerpen een schriftelijke aanvraag, vergezeld van een scheepsdossier, bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit indienen. Het scheepsdossier moet de volgende documenten omvatten:
– Ship's principal particulars
– Ship's harbour speed table
– Result of Crash Stop Astern Test
– Result of Turning Circle Test
– Result of Zig Zag Test
– Result of Lowest Revolution Test Main engine
– Result of Bow Thruster Test
– General arrangement plan
– Mooring arrangement and anchor handling plan
– Tabel van Laterale winddrukkracht

De schriftelijke aanvraag, vergezeld van het scheepsdossier, moet naar het volgende adres worden verstuurd:
Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, Commandoweg 50, 4381 BH te Vlissingen.
tel. 0031-(0)118 424 760 of 0031-(0)118 424 758, fax. 0031-(0)118 467 700 of 0031-(0)118 418 142
Op basis van het scheepsdossier zal de GNA, in overleg met de beide loodsdiensten en in afstemming met de Permanente Commissie, binnen de 8 weken oordelen of en onder welke voorwaarden toelating wordt verleend voor de op- en afvaart van het betreffende scheepstype waarvoor een schriftelijke aanvraag is ingediend.



V. EVALUATIE

Eén jaar na de inwerkingtreding worden de bepalingen van deze bekendmaking geëvalueerd door de nautisch-technische begeleidingscommissie.

VI. INWERKINGTREDING

Deze bekendmaking zal worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad en treed in werking op 15 april 2016.
De Gezamenlijke Bekendmaking 02-2015 en Gezamenlijke Bekendmaking 03-2015 zijn hierbij vervallen

Vlissingen, 17 maart 2016

De Rijkshavenmeester Westerschelde,
J.A. Jacobs

De Administrateur-generaal Maritieme Dienstverlening en Kust,
J. D'Havé



BIJLAGE: SLUITENDE AFSPRAKEN MAKEN MET DE DIENSTVERLENERS EN PARTIJEN IN DE KETENWERKING

1. Havenbedrijf Antwerpen (HA):

- Ligplaats in de haven van Antwerpen is vrij bij aankomst, zo niet moet een wachtkaai onmiddellijk beschikbaar zijn
- Bij opvaart naar de dokken van de rechteroever moet de Berendrechtsluis leeg en beschikbaar zijn vanaf Saeftinghe
- Sleepboten HA: sleepboten beschikbaar en in te zetten op bindend loodsadvies
- Voor de aanvang van de reis met bestemming Berendrechtsluis, is een "terugvalpositie/ uitwijkmogelijkheid" beschikbaar aan de
- Noordzeeterminal – Europaterminal -Deurganckdok of binnen de dokken van de rechteroever
- Vaarweg moet op diepte zijn van in de Berendrechtsluis tot en met de ligplaats Delwaidedok
- Ten minste vier maal per jaar wordt de Zandvliet- en Berendrechtsluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. SNMS via ENC-kaarten
- Het afschutten van de sluizen te Antwerpen wordt in functie van de opvaart/afvaart van de in deze bijlage bedoelde schepen gecoördineerd

2. Sleepdienst op het riviertraject:

- Voor de opvaart:
- 4 sleepboten moeten initieel beschikbaar en finaal zijn in te zetten op bindend loodsadvies
- Voor de afvaart:
- Minimum 2 sleepboten in functie van weer, wind en stroming, op bindend loodsadvies
- Door de rivierloodsen/ACC-loods wordt vooraf contact met Brabo gelegd aangaande mogelijke noodzaak aan additionele sleephulp

3. Loodsdiensten

3.a. Rivier:

- De zeeloods en de rivierloodsen dienen tijdig aanwezig zijn, respectievelijk op de loodskruisposten, op de afvaartlocatie, en op de rede van Vlissingen
- In ieder geval zal, zowel van NL als VL kant, op het riviertraject een loods aan boord zijn die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator
- Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van "FULL SNMS" navigatiesysteem
- Voor zowel de opvaart als afvaart wordt er, bij de schepen van bovenstaande klasse, naar gestreefd om op het riviertraject twee loodsen van de hoogste categorie in te zetten
- Over de toepassing en uitvoering van deze Gezamenlijke Bekendmaking zal een gezamenlijke instructie uitgegeven worden door de GNA, in afstemming met de loodsdiensten

3.b. Brabo loodsdienst:

- Het schip wordt geloodst door een "dedicated pilot", die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator. Deze loods dient tijdig aan boord te zijn.

4. Opstellen van sluitende vaarplanning:

- Het berekenen van het vaarplan en kielspeling gebeurt door middel van WESP, de data worden geborgd.
- In opvaart worden de tijvensters berekend met 14 knopen op het zeetraject en 12 knopen op het riviertraject.
- In afvaart worden de tijvensters berekend met 15 knopen op het zeetraject en 11 knopen op het riviertraject

5. Ver doorgedreven verkeersbegeleiding:

5.a. Vaarplan:

- Het initiële vaarplan wordt ruim op voorhand opgesteld door de GNA en ACC rekening houdend met de verkeersplanning
- Het initiële vaarplan wordt gecontroleerd door het VBS-Nautisch diensthoofd. Bij afwijking > 15 minuten wordt dit vaarplan door het VBS-Nautisch diensthoofd, in overleg met de GNA, bijgesteld en door de GNA zo snel mogelijk overgemaakt aan de Verkeerscentrales.



- Aan boord wordt, onder loodsadvies, door de kapitein een vaarplan opgesteld, in functie van het initiële vaarplan.
- Bij afwijking > 15 min wordt het vaarplan van aan boord bijgesteld en zo snel mogelijk gemeld aan de GNA via de Verkeerscentrales.

5.b. Vaarplan Instructies Verkeerscentrales:

- Voor het binnenvaren in het Scheldegebied wordt het bijbehorende vaarplan door de GNA naar de betrokken Verkeerscentrales rondgestuurd
- Elke Verkeerscentrale bezit het meest recente vaarplan en spreekt er de scheepvaart op aan in haar gebied om ongewenste ontmoetingen te vermijden
- De scheepvaart uit sluiscomplex Zandvliet/Berendrecht, Terneuzen en Hansweert wordt bij passage even opgehouden